

## Comisión Regional de Transporte del Santa Cruz

### Proyecto de ferrocarril de pasajeros con cero emisiones y senderos Declaración preliminar de propósitos y necesidades

## ZERO EMISSION PASSENGER RAIL AND TRAIL



### Antecedentes

La Línea Ferroviaria de Santa Cruz (SCBRL) es un corredor de transporte continuo que abarca aproximadamente 32 millas (51,5 km) del condado de Santa Cruz, desde la comunidad de Pájaro, en el norte del condado de Monterrey, hasta Davenport, en la costa norte. El área de estudio incluye 22 millas (35,5 km) del derecho de paso de la SCBRL desde Pájaro hasta Natural Bridges Drive, en el lado oeste de Santa Cruz, y corre paralela a la autopista 1, que a menudo está congestionada, a la vez que conecta con las líneas ferroviarias regionales y estatales de Pájaro, en el condado de Monterrey.

En 2012, la Comisión Regional de Transporte del Condado de Santa Cruz (RTC por sus siglas en inglés) adquirió la línea ferroviaria, que ha sido un corredor de transporte desde mediados de la década de 1870, por lo que pasó a ser propiedad pública. La RTC tiene un acuerdo de administración, coordinación y concesión de licencias con un operador ferroviario que presta servicios de transporte de mercancías a lo largo de la SCBRL.

En 2015, la RTC completó el Estudio de viabilidad del tránsito ferroviario, que incluyó un amplio análisis técnico de varias opciones de servicios de transporte público (desarrollados con participación del público), proyecciones de pasajeros, estimaciones de costos operativos y de inversión, revisión de las tecnologías de vehículos y evaluación de las opciones de financiación. Las opciones de servicio se evaluaron en función de múltiples metas y objetivos identificados por la comunidad, y se compararon con otros sistemas de transporte ferroviario del país. El informe también analizó la integración con otros usos del corredor ferroviario y la conectividad con los autobuses y otros servicios ferroviarios, e identificó opciones viables para su posterior análisis, autorización medioambiental, ingeniería y construcción.

En 2021, el Análisis de alternativas de corredores de tránsito y el Estudio de integración de la red ferroviaria (TCAA y RNIS) evaluaron la viabilidad del servicio de tránsito ferroviario en la SCBRL. El TCAA y el RNIS establecieron la base a partir de datos a nivel de planificación para los propósitos y las necesidades del proyecto apoyado por

comentarios obtenidos de la colaboración con múltiples agencias, funcionarios electos y aportes del público. El TCAA y el RNIS analizaron varias alternativas de transporte que condujeron a la identificación de una alternativa preferida a nivel local, el Ferrocarril eléctrico de pasajeros, que proporciona el mayor beneficio a los residentes, las empresas y los visitantes del condado de Santa Cruz en términos de los objetivos de triple resultado de mejorar la economía, la equidad y el medioambiente. La declaración de propósitos y necesidades identificada a continuación se elaboró utilizando la información derivada del TCAA y el RNIS.

La Red de Senderos Escénicos del Santuario de la Bahía de Monterrey (MBSST, Monterey Bay) es una propuesta de sendero para ciclistas y peatones de 50 millas (80 km) a lo largo de la costa del condado de Santa Cruz, desde el límite del condado de San Mateo en el norte hasta el límite del condado de Monterrey en Pájaro. La MBSST fusiona los planes de un sendero para ciclistas y peatones a lo largo de la línea ferroviaria, incluidas las alineaciones costeras y los ramales vecinales, en una red conectada que se superpondrá y convergerá para ofrecer opciones de viaje seguras y cómodas. La columna vertebral del sistema de la red de senderos será el sendero del ferrocarril costero continuo y un sendero para ciclistas y peatones situado en su mayor parte dentro de las 32 millas (51,5 km) de derecho de paso de la SCBRL, adyacente a las vías del tren. La red de senderos se conectará con otros medios de transporte, como el autobús y el ferrocarril. Algunos de los segmentos del sendero del ferrocarril costero ya se han completado, mientras que otros están en construcción, en fase de revisión medioambiental o en fase de planificación.

## Necesidades del Proyecto

Actualmente, la infraestructura de transporte del condado de Santa Cruz está sobrecargada y no tiene la capacidad para prestar servicio de manera eficaz a la comunidad. La red de transporte existente es un impedimento para una economía local más sólida, la mejora del medioambiente y la salud pública, la mejora de la equidad y una mejor calidad de vida.

- **Las diversas necesidades de transporte no están plenamente cubiertas y los tiempos de viaje son lentos.** Las personas que viajan al trabajo, los jóvenes, los adultos mayores, las personas con bajos ingresos, las personas con discapacidad, las empresas y los visitantes tienen necesidades de transporte muy diversas que el sistema actual no satisface plenamente. Muchos residentes locales no pueden conducir, o no tienen los ingresos necesarios para poseer un vehículo, y dependen del servicio de tránsito que en la actualidad es poco frecuente y tiene tiempos de servicio lentos.

- **Deficiencias en el traslado por carretera y opciones de traslado alternativas insuficientes.** Las carreteras y autopistas locales están cada vez más congestionadas, mientras que la población del condado sigue creciendo, lo que se traduce en tiempos de viaje por carretera cada vez más largos, pérdidas económicas cada vez mayores debido al tiempo que se pasa en el tráfico y un aumento de las emisiones de los vehículos en las carreteras. Debido a la congestión de las carreteras, los tiempos de servicio de este tipo de transporte son largos, lo que hace que el transporte público sea menos atractivo para quienes tienen vehículos personales. El corredor de la SCBRL proporciona un enlace fundamental como alternativa a las carreteras congestionadas entre Watsonville y Santa Cruz.
- **Obligaciones de reducción de las millas recorridas en vehículo.** Las obligaciones estatales exigen que se reduzca la cantidad de personas que conducen y que se amplíe el transporte público para apoyar la reducción de las millas recorridas en vehículo.
- **Obligaciones de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).** La Ley de Comunidades Sostenibles y Protección del Clima de California de 2008 (SB 375) exige el establecimiento de objetivos regionales de emisión de gases de efecto invernadero, la Ley 32 del Senado de California (2016) exige la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en un 40 % por debajo de los niveles de 1990 para 2030, y la Ley 1479 de la Asamblea de California (2022) exige alcanzar la neutralidad de carbono para 2045. El sector del transporte es uno de los que más contribuyen a las emisiones de GEI, con aproximadamente el 40 % de las emisiones de todo el estado.
- **Falta de conexiones de los senderos de ciclistas y peatones y problemas de seguridad.** Las instalaciones para ciclistas y peatones no proporcionan una conexión continua entre las comunidades del condado de Santa Cruz. Por ejemplo, el sistema actual de instalaciones para ciclistas y peatones del condado de Santa Cruz presenta brechas entre Río del Mar y Pájaro. El corredor de la SCBRL ofrece una oportunidad única para la conectividad continua de los senderos para ciclistas y peatones y la experiencia del usuario. Se necesitan instalaciones de transporte activas para favorecer no solo la conexión de la comunidad, sino también su salud. Las instalaciones para ciclistas y peatones en carreteras representan riesgos para la seguridad debido a la proximidad del tráfico.

## Propósitos del Proyecto

El propósito fundamental del proyecto es apoyar y mejorar las opciones equitativas de transporte multimodal en el condado de Santa Cruz. Los elementos constitutivos de los propósitos del proyecto son los siguientes:

- **Provide increased access to convenient, accessible, and reliable public travel options.**
- **Mejorar las conexiones de tránsito con los centros de actividad de la comunidad para apoyar la economía local y proporcionar una mejor ruta para quienes viajan al trabajo.**
- **Integrar el proyecto con los planes de uso futuro de los terrenos.**
- **Reducir la duración de los traslados y mejorar la fiabilidad del sistema de transporte.**
- **Mejorar la conectividad y la seguridad para ciclistas y peatones.**
- **Promover medios de transporte alternativos para aumentar la capacidad y fiabilidad general del sistema de transporte, mejorar la salud y reducir la mortalidad.**
- **Proporcionar un enlace fundamental entre las ciudades de Watsonville y Santa Cruz y las comunidades intermedias como alternativa a las carreteras congestionadas.**
- **Reducir las millas recorridas en vehículo y las emisiones de GEI asociadas.**